

**Trasporti internazionali e relativi documenti.
Convenzioni internazionali,
credito documentario e requisiti dei vettori.**

Dott Roberto Sala

Consulente in Commercio Estero e Trasporti Internazionali



INDICE

- Operatori di trasporto
- Spedizioniere internazionale
- Vettore internazionale
- Alcuni criteri generali per la scelta dello spedizioniere
- Alcuni vantaggi dello spedizioniere ottimale
- Alcuni criteri generali per la scelta del vettore
- Confronto tra i singoli modi di trasporto
- Convenzione del trasporto internazionale di merci via strada
- Convenzione del trasporto internazionale di merci via ferrovia
- Convenzione del trasporto internazionale di merci via mare
- Convenzione del trasporto internazionale di merci via aerea
- Regole del trasporto intermodale
- Lettera di vettura stradale
- Lettera di vettura ferroviaria
- Polizza di carico marittima / bill of lading
- Polizza di carico per trasporto combinato
- Delivery order
- Lettera di vettura marittima
- Lettera di vettura aerea
- Riserve
- Lettera di istruzioni allo spedizioniere
- Imballaggio
- Carico completo, groupage, parziale
- Unitizzazione del carico
- Container
- Cassa mobile
- Pallet
- Credito documentario
- Bibliografia

SPEDIZIONIERE

Organizza il trasporto (c.d. attività di “spedizione” delle merci).

VETTORE

Esegue il trasporto.

SPEDIZIONIERE - VETTORE

Organizza ed esegue il trasporto.

OPERATORE INTERMODALE

Organizza ed esegue il trasporto intermodale.

NVOCC

Acquista spazio su navi dai vettori effettivi che poi rivende ai caricatori.

OPERATORE LOGISTICO

Può compiere anche altre operazioni oltre al trasporto vero e proprio (cioè precedenti e successive al trasporto stesso); inoltre e comunque per l'organizzazione e l'esecuzione del trasporto si avvale di tutte le più moderne tecnologie, soprattutto informatiche.

DALL'AZIENDA RICEVE

- L'incarico (con il mandato di spedizione)
- Il potere di rappresentanza (agisce a nome proprio ma per conto dell'azienda)
- La lettera di istruzioni (facoltativa per l'azienda)

PER L'AZIENDA "SPEDISCE" LE MERCI

- Sceglie il vettore idoneo per l'azienda
- Stipula con il vettore il contratto di trasporto
- Compie le operazioni accessorie

VERSO L'AZIENDA E' RESPONSABILE

- Della scelta del vettore
- Delle operazioni accessorie
- Dell'assoluto rispetto della lettera di istruzioni o, se essa manca o è incompleta, del miglior interesse dell'azienda

VERSO L'AZIENDA NON E' RESPONSABILE

Dell'esito finale del trasporto, cioè della consegna della merce

QUAL E' LA DISCIPLINA DELL'ATTIVITA' DELLO SPEDIZIONIERE?

Le condizioni generali degli spedizionieri internazionali

DALLO SPEDIZIONIERE (O DALL'AZIENDA) RICEVE

L'incarico di eseguire il trasporto

PER L'AZIENDA ESEGUE

Solo il trasporto

VERSO L'AZIENDA E' RESPONSABILE

Dell'esecuzione del trasporto, cioè della consegna della merce al destinatario finale o al vettore successivo

IN GENERALE RISARCISCE L'AZIENDA IN CASO DI

- Mancata consegna
- Ritardata consegna
- Consegna parziale
- Danneggiamento o perdita per danneggiamento

PERO', IN GENERALE, NON SE CIO' SIA DOVUTO A

- Caso fortuito
- Forza maggiore
- Insufficienza dell'imballaggio
- Difetto d'imballaggio
- Vizio della merce
- Fatto proprio del mittente o del destinatario

QUAL E' LA DISCIPLINA DEL VETTORE INTERNAZIONALE?

Le Convenzioni internazionali dei diversi modi di trasporto



ALCUNI CRITERI GENERALI PER LA SCELTA DELLO SPEDIZIONIERE

■ **ESPERIENZA E PROFESSIONALITA'**

Preferibile affidarsi a case di spedizione di provata esperienza e, comunque, con personale esperto

■ **CORRETTEZZA**

Lo spedizioniere è tenuto al segreto professionale, in quanto la non riservatezza sui dati di cui viene a conoscenza può provocare notevoli danni all'esportatore

■ **SOLIDITA' ECONOMICA E CAPACITA' FINANZIARIA**

Determinante nel caso in cui vi siano errori nella esecuzione del mandato, per cui si debba procedere a risarcimenti, a prescindere dalla polizza assicurativa a responsabilità

■ **PARCO CLIENTI**

Clienti importanti sono un indice significativo

■ **SERVIZIO E ORGANIZZAZIONE**

Non necessariamente e non solo uno spedizioniere di grandi dimensioni offre un servizio e un'organizzazione all'altezza: ma una grande casa di spedizione tende a offrire una gamma molto completa di servizi ma in modo spersonalizzato, mentre una piccola casa di spedizione ha un'offerta più limitata, però di regola segue i clienti e le spedizioni una per una



ALCUNI CRITERI GENERALI PER LA SCELTA DELLO SPEDIZIONIERE

■ **SPECIALIZZAZIONE NEL SETTORE MERCEOLOGICO, NELLA TRATTA, DI TRASPORTO**

Per esempio chi sa operare bene nelle merci rinfuse può non essere altrettanto bravo nel settore dei colli -magari contenenti merci delicate- così come chi è specializzato nel trasporto marittimo potrebbe non esserlo altrettanto in quello aereo

■ **LINGUE PARLATE**

E' importante che si esprima in ottimo italiano (per noi) e in madrelingua con i vettori, le dogane estere, gli esecutori delle eventuali movimentazioni intermedie e i destinatari

■ **LA COMODITA' E L'ASSISTENZA**

Oltre alla comodità operativa dovuta alla vicinanza dello spedizioniere alla sede dell'azienda, è importante poter contare su informazioni e consigli relativi in generale a tutto ciò che riguarda gli scambi internazionali, nonché potere visionare direttamente case di spedizioni e loro addetti per farsi un'idea reale della loro affidabilità e non basata solo su impressioni

■ **EVENTUALMENTE L'ESSERE UNO SPEDIZIONIERE – VETTORE**

Il vantaggio è di avere un solo referente per l'attività di spedizione e di trasporto delle merci, evitando inoltre anche possibili disguidi operativi



ALCUNI CRITERI GENERALI PER LA SCELTA DELLO SPEDIZIONIERE

- **L'UTILIZZO DI VETTORI CERTI E NON SUBAPPALTANTI A LORO VOLTA IL TRASPORTO**

Anche se tale garanzia non si può, in realtà, né chiedere né ottenere più di tanto

- **IL SUPPORTO DI UNO O PIU' CORRISPONDENTI FISSI (E NON OCCASIONALI) NEI PAESI DI DESTINAZIONE DELLE MERCI E, MAGARI, ANCHE IN QUELLI DI ATTRAVERSAMENTO**

A scanso di equivoci è bene farsi rilasciare l'elenco di tutti i suoi corrispondenti e dei suoi centri di smistamento

- **UNA POLITICA TARIFFARIA COMPRENDENTE INCENTIVI ADEGUATI**

Però ricordiamo che mentre il mandante chiede abitualmente forti sconti ancor prima di concludere il mandato di spedizione, lo spedizioniere al contrario attende prima di verificare l'effettivo volume del traffico e solo dopo (a consuntivo) applica uno sconto proporzionato



ALCUNI VANTAGGI DELLO SPEDIZIONIERE OTTIMALE

Evita spesso il viaggio di ritorno a vuoto

In base alla sua esperienza, indirizza verso le scelte più idonee, secondo le esigenze specifiche più diverse (p.e. esempio: completo o groupage)

Grazie al controllo di molti traffici, ha la capacità e la forza contrattuale necessarie per l'ottenimento delle tariffe più favorevoli in assoluto, senza discapito per l'altrettanto importante qualità dei servizi

Fornisce una metodica opera di consulenza e di assistenza sia sul piano tecnico che su quello commerciale, quale esperto di traffici, transazioni, normative internazionali, ecc.



ALCUNI CRITERI PER LA SCELTA DEL VETTORE

PARCO CLIENTI

Indicativo se significativi

MEZZI DI TRASPORTO

Recenti, tecnologicamente aggiornati, efficienti, con rapido ciclo di sostituzione

PRESENZA DI FILIALI

Nel Paese di destinazione e in quelli attraversati

STRUTTURE E INFRASTRUTTURE ADEGUATE

Per esempio i centri di raccolta, i punti di appoggio intermedi e i centri di smistamento: custoditi e/o tele sorvegliati, con locali coperti per lo stoccaggio e la distribuzione, dotati delle attrezzature per la movimentazione, ecc.

DISPONIBILITA' SICURA DI CONTAINER E UNITA' DI CARICO (UDC) IN GENERE

Non sempre ciò è scontato



ALCUNI CRITERI PER LA SCELTA DEL VETTORE

ESPERIENZA CONSOLIDATA

Nella tratta e nella merce

QUALIFICAZIONE ED ESPERIENZA DEL PERSONALE, POSSIBILMENTE DIPENDENTE

Per esempio la conoscenza dei documenti di trasporto e doganali, l'aggiornamento con corsi di formazione, la conoscenza delle lingue straniere, ecc.

STRATEGIA AZIENDALE

Solida e non di semplice rincorsa del mercato

COPERTURA ASSICURATIVA

Adeguate non solo alle sue esigenze ma anche a quelle del cliente

COMPETENZA ANCHE NEL MAGAZZINAGGIO

Ormai è un requisito essenziale

SOLIDITA' ECONOMICA E FINANZIARIA

Analogamente allo spedizioniere; inoltre è il presupposto per avere la capacità di potere affrontare tutti gli investimenti resi necessari dall'evoluzione del trasporto

PROPENSIONE E DISPONIBILITA' ALLA DIVERSIFICAZIONE E AMPLIAMENTO DEI SERVIZI OFFERTI AI CLIENTI

Effettiva e non di facciata

EVENTUALE OFFERTA DI INTERMODALITA'

Nel caso si sia interessati ad utilizzare determinate rotte commerciali

ALCUNI CRITERI PER LA SCELTA DEL VETTORE

CONFRONTO TRA I SINGOLI MODI DI TRASPORTO

VELOCITA'	DANNOSITA'	COSTO	X MERCE FRAGILE	X MERCE DI VALORE	X MERCE PESANTE
+ 1.AEREO	+ 1.NAVE	+ 1.AEREO	+ 1.AEREO	+ 1.AEREO	+ 1.NAVE
2.CAMION	2.TRENO	2.CAMION	2.CAMION	2.CAMION	2.TRENO
3.TRENO	3.CAMION	3.TRENO	3.TRENO	3.TRENO	3.CAMION
- 4.NAVE	- 4.AEREO	- 4.NAVE	- 4.NAVE	- 4.NAVE	- 4.AEREO
X MERCE DI VOLUME	X COSTO IMBALLO	X COSTO ASSIC.NE	RISARCIMENTO. DANNI A MERCE	DSP	
+ 1.NAVE	+ 1.NAVE	+ 1.NAVE	+ 1.AEREO	AEREO: 17 x kg/l	
2.AEREO	2.TRENO	2.TRENO	2.TRENO	TRENO: 16,66 x kg/l	
3.CAMION	3.CAMION	3.CAMION	3.CAMION	CAMION: 8,33 x kg/l	
- 4.TRENO	4.AEREO	4.AEREO	4.NAVE	NAVE: 2 x kg/l	

DSP = EURO

COEFFICIENTE FISSO E FORMULA X CALCOLO PESO VIRTUALE DELLA MERCE



ALCUNI CRITERI PER LA SCELTA DEL VETTORE

AEREO vol. reale cmc : 6000
TRENO vol. reale dmc x 0,30
CAMION vol. reale mc x 330 (o 1m lineare x 1900)
NAVE il maggiore tra il peso e il volume

PARAMETRO PESO/VOLUME

AEREO	1 : 6	cioè 1 mc = 167 kg oppure 1 ton = 6 mc
TRENO	1 : 3	“ 1 mc = 300 kg “ 1 ton = 3 mc
CAMION	1 : 3	“ 1 mc = 333 kg “ 1 ton = 3 mc
NAVE	1 : 1	“ il maggiore tra peso e volume

CONVENTION MARCHANDISES ROUTIERES (CMR)

PAESI ADERENTI

Austria, Belgio, Francia, Germania, Jugoslavia, Lussemburgo, Olanda, Polonia, Svezia, Svizzera, Bielorussia, Bulgaria, Danimarca, Estonia, Federazione Russa, Finlandia, Gran Bretagna, Grecia, Iran, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Marocco, Moldova, Norvegia, Portogallo, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Romania, Spagna, Tagikistan, Tunisia, Turkmenistan, Ungheria, Uzbekistan, Bosnia-erzegovina, Croazia, Macedonia

APPLICABILITA'

Allorchè il luogo di partenza e di arrivo della merce si trovino in due Paesi diversi, purchè almeno uno di essi sia contraente

DOCUMENTO DI TRASPORTO

E' una lettera di vettura, che riprende il contratto di trasporto e che viene chiamata anch'essa CMR

CONVENTION MARCHANDISES ROUTIERES (CMR)

PARAMETRO PESO / VOLUME

1 : 3 (1 mc = 333 Kg. o 1 t. = 3 mc.)

CALCOLO DEL PESO VIRTUALE

Volume reale in mc x 330, oppure 1 m lineare x 1900 (solo per merci di particolare lunghezza, altezza o natura)

CHE COSA DEVE CONTROLLARE IL VETTORE AL RICEVIMENTO DELLA MERCE DAL MITTENTE?

- 1.L'esattezza delle indicazioni della L/V riguardo il numero dei colli
- 2.I contrassegni e i loro numeri
- 3.Lo stato apparente della merce e del suo imballaggio

CONVENTION MARCHANDISES ROUTIERES (CMR)

CHE COSA HA DIRITTO DI ESIGERE IL MITTENTE DAL VETTORE ALLA CONSEGNA DELLA MERCE?

1. Che il vettore verifichi (dietro pagamento) il peso lordo o la quantità altrimenti espressa della merce
2. Che verifichi il contenuto dei colli
3. Che il risultato della verifica sia riportato e quindi risulti chiaramente sulla CMR
4. La soggiacenza del vettore al diritto di disposizione, a meno che nella CMR non lo abbia espressamente lasciato al destinatario e sempre che sia in possesso del suo esemplare (n. 1) della CMR

LIMITE MASSIMO DI RISARCIMENTO PER IL VETTORE STRADALE

Limite massimo: CMR (cap. IV art. 1-13) : 8,33 DSP x kg. lordo di merce danneggiata. Per i Paesi che non hanno sottoscritto il Protocollo del 1979 per l'applicazione del DSP quale unità di conto: per perdita e danni: 25 franchi oro; per ritardata consegna: il valore del nolo

RESPONSABILITA' DEL VETTORE E CAUSE DI ESCLUSIONE DELLA STESSA

Il vettore è responsabile della perdita totale o parziale, dell'avaria e del ritardo nella riconsegna per il periodo in cui la merce è nelle sue mani, cioè dalla consegna alla riconsegna della merce

Il vettore non è responsabile nei seguenti casi

1. Per vizio proprio (cioè originario) della merce
2. Per mancanza o difetto di imballaggio per le merci soggette (per loro natura) a cali o avarie se non imballate o imballate difettosamente
3. Per circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare
4. Per trasporto a cielo aperto se è previsto espressamente e menzionato nella lettera di vettura
5. Trattamento, caricamento, stivaggio o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto di questi
6. Per la natura di talune merci, che per loro natura sono soggette a perdita totale o parziale, ad avaria (specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo normale o azione di parassiti o roditori), insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli, trasporto di animali vivi
7. Per colpa dell'avente diritto: mittente (p.e. cattivo stivaggio, omesse o incomplete istruzioni per l'inoltro) e/o destinatario (p.e. cattivo magazzinaggio)
8. Per ordine dell'avente diritto non dipendente da colpa del vettore

ONERE DELLA PROVA

L'onere della prova che la perdita, l'avaria o il ritardo si è verificato a causa di uno dei fatti indicato al punto: 1-3-7-8 è in capo al vettore (cioè se non riesce a provarlo ne è responsabile)

Se il vettore dimostra che la perdita, l'avaria o il ritardo si è verificato a causa di uno dei fatti indicato al punto: 4, 6, scatta la presunzione che ciò sia il vero, (a meno che...vedi art. 18 CMR), ma l'avente diritto ha la facoltà di provare il contrario

VALORE DELLA MERCE AI FINI DEL RISARCIMENTO

Per perdita totale o parziale della merce

- a) Se comunicato al vettore, è quello comunicato della merce al momento della presa in carico
- b) Se il valore della merce non è comunicato al vettore, l'indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo del ricevimento da parte del vettore, e detto valore è stabilito in base al corso della borsa o, in mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato o, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa qualità e natura

L'indennità non può comunque superare gli 8,33 DSP per kg. lordo di merce mancante, convertito nella moneta nazionale dello Stato da cui dipende il Tribunale investito della controversia, alla data della sentenza o ad altra data concordata dalle parti



CONVENTION MARCHANDISES ROUTIERES (CMR)

Devono inoltre essere rimborsati il prezzo del trasporto, i diritti doganali e le altre spese sostenute in occasione del trasporto della merce, interamente in caso di perdita totale e proporzionalmente in caso di perdita parziale

Per ritardo

Se l'avente diritto prova che gliene sia derivato un pregiudizio, il vettore deve corrispondere un'indennità comunque non eccedente il prezzo del trasporto

Possono essere reclamate dall'avente diritto indennità maggiori solo se sia stato dichiarato il valore della merce

Per avaria

Il vettore paga l'ammontare del deprezzamento, ma l'indennità non può eccedere i seguenti limiti

- La somma che sarebbe dovuta per perdita totale se l'avaria riguarda l'intera spedizione
- La somma che sarebbe dovuta per la perdita della parte deprezzata, se l'avaria è parziale

RITARDATA CONSEGNA

- a) Quando la riconsegna non avviene entro il termine convenuto (non sempre è accettato dagli operatori di trasporto)
- b) Se non è stato convenuto alcun termine il ritardo si verifica: nel carico completo, quando si supera quando si supera il tempo ragionevolmente necessario al vettore diligente, tenuto conto delle circostanze; nel groupage quando si supera il tempo richiesto per formare un carico completo in condizioni normali sommato al tempo ragionevolmente necessario al vettore diligente, tenuto conto delle circostanze

MANCATA CONSEGNA PER PERDITA DELLA MERCE

- a) Se è stato convenuto un termine di resa, quando non è stata riconsegnata entro 30 giorni dalla scadenza di esso
- b) Se non è stato convenuto un termine di resa, entro 60 giorni dal ricevimento della merce da parte del vettore.

Una volta accertata la responsabilità del vettore per ritardo o perdita, nel caso in cui il committente non abbia assicurato il carico, l'unica possibilità per l'avente diritto di ottenere l'indennizzo sul valore integrale del danno è di avere dichiarato al vettore il valore della merce, il che però presuppone il pagamento di un sovrano al vettore, che avrà così modo di provvedere tramite la propria polizza assicurativa (ampliandola) alla maggior copertura richiestagli sul carico affidatogli.

Un trasporto, in esecuzione di un contratto unico, eseguito da più vettori successivi, vede ciascuno di essi responsabile per l'intero trasporto

TERMINE PER ELEVARE LE RISERVE

1. Nel caso di ritardata consegna, deve inoltrare la riserva scritta al vettore entro 21 giorni da quando la merce è stata messa a sua disposizione
2. Nel caso di sinistro apparente deve elevare riserva immediatamente alla riconsegna, anche verbalmente (molto meglio per iscritto)
3. Nel caso di sinistro non apparente deve elevare riserva entro 7 giorni (esclusi domenica e festivi) dalla riconsegna, per iscritto

La Convenzione CMR prevede che il vettore possa esentarsi da qualsiasi responsabilità per danni alla merce se riesce a provare che il danno è derivato da uno di quei rischi che la stessa Convenzione CMR classifica come “particolari” (p.e. il caricamento e lo stivaggio). Per cui se la vendita è EXW, anche se il vettore non ha elevato riserva alla partenza può ugualmente non rispondere del danno all’arrivo e pertanto legittima il compratore a rivolgersi per il danno al venditore

TERMINE PER L'INOLTRO DELL'AZIONE CONSEGUENTE ALL'ELEVAZIONE DELLE RISERVE

1. 12 mesi, se il trasporto avviene in Europa
2. 18 mesi se il trasporto ha avuto inizio o fine fuori dall'Europa, a partire:
 - dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata, in caso di perdita parziale, avaria o ritardo
 - dal 30° giorno dalla scadenza di un termine di resa convenuto o, in mancanza di un tale termine, dal 60° giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore, in caso di perdita totale
 - 3 mesi dalla data della conclusione del contratto di trasporto, in tutti gli altri casi

CONVENTION CONCERNING INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL (CIM)

APPLICABILITA'

Si applica a tutte le merci consegnate per il trasporto accompagnate da un documento di trasporto diretto e valido per il percorso che tocchi almeno due Paesi aderenti (fatte salve alcune eccezioni) e, aspetto importante e positivo, consente di porre in essere un unico contratto di trasporto

DOCUMENTO DI TRASPORTO

Lettera di vettura ferroviaria (CIM)

PARAMETRO PESO / VOLUME

1 : 3 (1 mc. = 300 Kg. o 1 t. = 3 mc.), analogo al trasporto stradale

LIMITE MASSIMO DI RISARCIMENTO

Limite massimo senza dichiarazione di interesse alla riconsegna : 16,66 DSP per kg. lordo

CONVENTION CONCERNING INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL (CIM)

RESPONSABILITA' DEL VETTORE

Il vettore è responsabile quando la merce è in sua mano

CAUSE DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITA' DEL VETTORE

1. Vizio originario della merce
2. Difetto di imballaggio
3. Caso fortuito
4. Forza maggiore
5. Fatto proprio del mittente e / o del destinatario

Secondo la COTIF il vettore può accettare obbligazioni e responsabilità anche maggiori, tramite la dichiarazione del caricatore dell'interesse speciale alla riconsegna

VALORE DELLA MERCE AI FINI DEL RISARCIMENTO

Quello della presa in carico della merce da parte del vettore

CONVENTION CONCERNING INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL (CIM)

RITARDATA CONSEGNA

- 1) Per le spedizioni di piccole partite, dopo 24 ore per la spedizione e 24 ore per il per una frazione indivisibile di 200 km
- 2) Per le spedizioni a carro completo, dopo 12 ore per la spedizione e 24 ore per il trasporto per una frazione indivisibile di 400 km; però per la ritardata consegna non può superare il triplo delle tasse di porto: nel caso questo limite non appaia sufficiente, l'avente diritto può dichiarare l'interesse alla riconsegna, che è l'equivalente della dichiarazione del valore ma specifica del solo trasporto ferroviario, anche se nel trasporto ferroviario non esiste una vera e propria assicurazione del vettore

Tuttavia ai fini del computo dei termini non si calcolano i giorni festivi e, inoltre, per circostanza particolari possono essere aumentati dal vettore ferroviario.

CONVENTION CONCERNING INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL (CIM)

PERDITA DELLA MERCE

Quando le merci non sono messe a disposizione del destinatario entro 30 giorni dalla scadenza dei termini di resa

TERMINE PER ELEVARE LE RISERVE

- Nel caso di sinistro apparente, immediatamente alla riconsegna
- Nel caso di sinistro non apparente, entro 7 giorni dalla riconsegna

TERMINE PER INOLTARE IL RECLAMO

Entro 12 mesi, a partire:

1. dal giorno della riconsegna, perdita o ritardo
2. dal 30° giorno dalla scadenza del termine di resa nel caso di perdita totale
3. dal giorno in cui può essere esercitato il diritto, in tutti gli altri casi

CONVENZIONE DI BRUXELLES (CB)

E' nota anche con il nome dei suoi successivi aggiornamenti

APPLICABILITA'

Automatica, se il porto di partenza e il porto di arrivo si trovano in due Paesi diversi

RESPONSABILITA' DEL VETTORE

Per merce a bordo nave, da paranco a paranco

LIMITE MASSIMO DI RISARCIMENTO

il maggiore tra: 2 DSP (ca € 2,5 per kg/lordo di merce) o 666,67 DSP per ogni collo o unità di carico)

VALORE DELLA MERCE

In base ai listini di borsa o, in mancanza, al valore usuale delle merci della stessa natura e qualità, con riferimento al luogo e al giorno in cui le merci sono state scaricate o quelli in cui avrebbero dovuto esserlo

CONVENZIONE DI BRUXELLES (CB)

CAUSE DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITA'

1. vizio originario della merce
2. difetto di imballaggio
3. caso fortuito
4. forza maggiore
5. fatto proprio del mittente o del destinatario

TERMINE PER ELEVARE LA RISERVA PER DANNO APPARENTE

Al momento della consegna

TERMINE PER ELEVARE LA RISERVA PER DANNO APPARENTE

Entro 3 giorni dalla consegna

RITARDATA CONSEGNA

Manca la previsione, di fatto, del termine oltre il quale scatta la ritardata consegna e, pertanto, non è prevista neanche l'ipotesi del risarcimento del danno da ritardo: quindi tale danno non è risarcibile

PERDITA DELLA MERCE

Quando decorrono 3 mesi dal giorno prestabilito per l'arrivo della merce a destinazione senza che della merce si abbiano notizie

CONVENZIONE DI VARSAVIA (CV)

APPLICABILITA'

Automatica, se il punto di partenza e di destinazione si trovano in due paesi diversi purchè aderenti, oppure se pur essendo i due punti in uno stesso Paese l'aereo deve fare scalo nel territorio di un altro Paese, aderente o no alla Convenzione

RESPONSABILITA' DEL VETTORE

Quando la merce è in sua mano

LIMITE MASSIMO DI RISARCIMENTO

17 DSP per kg/lordo di merce

CAUSE DI ESCLUSIONE DELLE RESPONSABILITA'

1. vizio originario della merce
2. difetto di imballaggio
3. caso fortuito
4. forza maggiore
5. fatto proprio del mittente e/o del destinatario

CONVENZIONE DI VARSAVIA (CV)

TERMINE PER ELEVARE RISERVA IN CASO DI DANNO APPARENTE

Al momento della consegna

TERMINE PER ELEVARE RISERVA IN CASO DI DANNO NON APPARENTE

Entro 3 giorni dalla consegna

RITARDATA CONSEGNA

Dopo 21 giorni dal previsto arrivo dell'aereo o, se le parti hanno fissato un termine di resa, dopo la scadenza di tale termine

LIMITE MASSIMO DI RISARCIMENTO PER RITARDATA CONSEGNA

Quello previsto dalla Convenzione di Varsavia, cioè 17 DSP o 20 USD, però vi sono Compagnie il cui limite massimo del risarcimento è il solo nolo

PERDITA DELLA MERCE

Quando decorrono 3 mesi dal giorno prestabilito per l'arrivo della merce a destinazione senza che della merce si abbiano notizie

REGOLE N°481 UNCTAD / CCI o UIR

APPLICABILITA'

Sono regole e non leggi, per cui si applicano solo se espressamente richiamate nel contratto di compravendita

RESPONSABILITA'

Responsabile è l'emittente del documento di trasporto, cioè il primo vettore

LIMITE MASSIMO DI RISARCIMENTO

Il maggiore tra:

2 DSP per kg/lordo di merce

666,67 DSP per ogni collo o unità di carico

TERMINE PER ELEVARE RISERVA IN CASO DI DANNO APPARENTE

Al momento della consegna

TERMINE PER ELEVARE RISERVA IN CASO DI DANNO NON APPARENTE

Entro 6 giorni dalla consegna

REGOLE N°481 UNCTAD / CCI o UIR

Termine oltre il quale scatta la ritardata consegna

- la data di consegna fissata dalle parti
- oppure quando viene superato il tempo ragionevolmente chiesto ad un operatore diligente, avuto riguardo alle circostanze del mezzo di trasporto, del luogo di partenza e di arrivo, delle caratteristiche della merce, ecc.

RITARDATA CONSEGNA

Il solo valore del nolo

PERDITA DELLA MERCE

- Quando la consegna della stessa non è ancora avvenuta entro 90 giorni dalla scadenza del termine-limite convenuto ed espressamente riportato nel documento di trasporto
- Oppure quando la consegna non è ancora avvenuta entro 90 giorni dal termine che sarebbe ragionevole considerare come sufficiente per la diligente esecuzione del trasporto

TERMINE PER INOLTARE IL RECLAMO

Entro 9 mesi

CMR

E' un documento dimostrativo, ma non rappresentativo della merce e viaggia sulla vettura insieme alla merce

Il CMR è costituito da n° 26 caselle

Il CMR deve essere compilato al momento del caricamento delle merci, sia dal mittente (che compila o fa compilare sotto la sua responsabilità le caselle da 1 a 12 più 16,17,18), che dal vettore (che compila le caselle in grassetto, cioè tutte le altre, eccetto che la 20, a cura del destinatario), firmata da entrambi e infine restituita al mittente, una volta consegnata la merce al destinatario e firmata anche da lui (appunto nella casella 20)

Le eventuali riserve del vettore vanno scritte nella casella 13

CMR

Caselle

1. Mittente
2. Destinatario
3. Luogo, Paese, data per la presa in carico della merce da parte del vettore
4. Luogo, Paese previsto per la riconsegna della merce al destinatario
5. Marche e numeri
6. Numero dei colli
7. Tipo di imballaggio
8. Denominazione della merce
9. Volume (mc.)
10. Peso lordo (kg.)
11. Specifiche ADR (solo per merci pericolose)
12. Istruzioni del mittente al vettore (facoltative)
13. Riserve del vettore (eventuali)
14. Vettore
15. Elenco e ripartizione delle varie spese di trasporto.

CMR

16. Indicazione di Porto Franco o di Porto Assegnato
17. Luogo e data di emissione del CMR
18. Timbro e firma del mittente
19. Timbro e firma del vettore
20. Timbro e firma del destinatario per merce ricevuta
21. Dati per l'accertamento della distanza con i passaggi di frontiera
22. Elementi di riferimento per il calcolo del prezzo del trasporto
23. Parte contraente del trasportatore
24. Mezzo di trasporto
25. Eventuali altri elementi che incidano sul prezzo del trasporto (in aggiunta a quelli della casella 22)
26. Coordinate eventuale mediatore e suo compenso



LETTERA DI VETTURA STRADALE

Il vettore all'atto del ricevimento della merce ha l'obbligo di verificare l'esatta corrispondenza di quanto dichiarato sul CMR con la partita di merce ricevuta, tra l'altro lo stato apparente della merce e dell'imballaggio: se il vettore non eleva riserva alcuna, le merci ricevute si considerano conformi alle dichiarazioni sul CMR e il vettore si assume ogni responsabilità sulle merci fino al momento della riconsegna al destinatario o al vettore successivo

Il mittente, invece, nel caso effettui il caricamento, ed eventualmente il centraggio, il fissaggio, il fardaggio della merce, assumendosene il rischio o non specificando il contrario, è responsabile di tutte le conseguenze di ciò. In questo caso l'onere della prova incombe su di lui

Il mittente ha il diritto di: sospendere il trasporto, cambiare il luogo della riconsegna, cambiare il destinatario finale della merce, purché tenga indenne il vettore dalle diverse e maggiori spese da ciò derivanti: è il cosiddetto diritto di disposizione / contrordine

Il CMR è costituito da n. 4 fogli

- | | |
|----------------------|---|
| 1° foglio (rosa): | per il mittente |
| 2° foglio (celeste): | per il destinatario (è quello che viaggia con la merce) |
| 3° foglio (verde): | per il vettore |
| 4° foglio (bianco): | per la Direzione Generale della Motorizzazione Civile |

Indicazioni facoltative che il CMR di solito contiene

1. indicazione (nonostante qualsiasi clausola contraria) dell'applicazione della Convenzione CMR
2. divieto di trasbordo
3. spese di cui si fa carico il mittente
4. valore dichiarato della merce e somma che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna
5. istruzioni del mittente al vettore circa l'assicurazione della merce
6. termine ultimo entro cui deve avvenire la riconsegna
7. elenco dei documenti consegnati al vettore

CIM

La CIM è costituita da n° 6 fogli, numerati da 1 a 5 bis, rispettivamente destinati per i seguenti usi

- 1 Originale, inviato al destinatario a cura della Ferrovia**
- 2 Foglio di via, da inoltrare alla stazione ferroviaria di destinazione**
- 3 Bollettino di arrivo, di competenza della Dogana presso la stazione di destinazione**
- 4 Duplicato della lettera vettura, per il mittente; è la ricevuta di spedizione e la fattura del trasporto**
- 5 Bollettino di spedizione, a fini di controllo, ritirato dalla Ferrovia al primo transito di uscita e inviato al controllo merci**
- 5 Bis Bollettino contabile, documento contabile per usi interni della stazione di partenza**

Elementi richiesti dalla CIM

- Nome e indirizzo del mittente
- Stazione destinataria
- Nome e indirizzo del destinatario
- Destinazione della merce / designazione
- Massa / peso netto o altra indicazione
- Numero dei colli e descrizione dell'imballaggio (per le piccole partite)
- Descrizione dell'imballaggio, della merce, delle marche
- Numero di servizio del carro
- Elenco dei documenti allegati e luogo dove andranno messi a disposizione
- Dichiarazione doganale, se la destinazione è un Paese extra UE
- Indicazione da parte del mittente delle spese e oneri che assume a proprio carico: tutto il resto sarà quindi a carico del destinatario
- Eventuale affrancazione, cioè pagamento anticipato, solo per alcune merci
- Timbro della stazione ferroviaria di partenza e data di partenza sul duplicato: è il perfezionamento del contratto di trasporto e, nel caso in cui la merce sia stata sdoganata all'esportazione, costituisce la prova dell'avvenuta esportazione
- Eventuale dichiarazione da parte del mittente dell'interesse alla riconsegna, dichiarandone il valore, con applicazione del relativo sovrano



LETTERA DI VETTURA FERROVIARIA

A trasporto ultimato la Ferrovia, nella stazione di arrivo, consegna al destinatario prescritto la lettera di vettura e la merce, contro il rilascio di una ricevuta e contro il pagamento delle spese residue (cioè di quelle di cui non si è fatto carico il mittente): quindi il destinatario con l'accettazione della lettera di vettura, si assoggetta automaticamente a pagare gli oneri a suo carico ed è questo il momento preciso in cui accetta la merce

Quanto alla compilazione, le parti del documento che devono essere compilate dalla Ferrovia sono quelle contornate in grassetto, mentre le parti di competenza del mittente sono quelle a sinistra del documento. Il mittente deve anche annullare con apposite linee le caselle inutilizzate. Però, in genere, la compilazione del CIM avviene più a carico degli agenti delle Ferrovie che dello speditore



POLIZZA DI CARICO MARITTIMA (PC) / BILL OF LADING (BL)

Conosciuta anche come Bill of Lading (BL), in francese Connaissance, in tedesco Konnossement

Il presupposto della BL è il seguente: il vettore, naturalmente solo con la partita “a sue mani”, emette un documento, della cui veridicità risponde, senza il quale non sarà possibile ritirarla a destino ed a fronte del quale, però, egli si obbliga a effettuarne la riconsegna

In pratica cioè l'emissione di una BL presuppone il possesso della merce da parte del vettore e implica il suo impegno a riconsegnarla solo in cambio della esibizione della stessa

Pertanto la garanzia della BL è triplice: da una parte il compratore può pretendere la merce sulla base di un documento assimilabile ad un titolo di credito e che come tale va onorato; dall'altra il venditore può contare sul fatto che, senza la BL, la sua controparte non può ritirare la merce e ciò rende eventualmente possibile il vincolo del pagamento sulla base della BL medesima; da ultimo il vettore è tranquillo perché riconsegna la merce a fronte di quello stesso documento che ha egli stesso emesso alla partenza e che, quindi, riconosce con certezza assoluta



POLIZZA DI CARICO MARITTIMA (PC) / BILL OF LADING (BL)

- In definitiva la BL ha le seguenti caratteristiche
- Letteralità: non necessita di interpretazione alcuna in quanto è una dichiarazione formale
- Assimilabilità ai titoli di credito: ha la stessa disciplina
- Rappresentatività della merce: rappresenta le merci caricate a bordo e, per questa ragione, è necessaria a destino per potere ritirare la merce
- Negoziabilità: viene appunto negoziata in luogo della merce, cioè è consentito agire su di essa anziché sulla merce
- Causalità: implica l'obbligo del comandante della nave di riconsegnare a destino la merce al possessore o legittimo portatore della BL originale
- Astrattezza: è autonoma rispetto al contratto di compravendita sottostante
- Sostitutività del certificato di assicurazione: ovviamente nel caso il mittente abbia chiesto al vettore di provvedere all'assicurazione merci
- Riepilogatività delle istruzioni per la riconsegna della merce
- Sostitutività del certificato di origine per lo sdoganamento
- Rappresenta la fattura di nolo estero per la dogana di ingresso al fine del calcolo delle spese di trasporto da aggiungere al valore della merce per ottenere la cifra CIF



POLIZZA DI CARICO MARITTIMA (PC) / BILL OF LADING (BL)

Ecco di seguito indicati gli aspetti regolati da dette condizioni di trasporto (nel trasporto di cose determinate).

Compilazione della BL

Dichiarazione di peso, misura, qualità, ecc.

Diritto del vettore di controllare le dichiarazioni del venditore

Condizionamento e montatura dei colli: responsabilità del comandante e del vettore

Rischi della navigazione escludenti la responsabilità del vettore

Riserve sull'imballaggio

Facoltà del comandante di regolare la navigazione

Casi di quarantena, blocco, guerra, ecc: facoltà del comandante e dell'armatore al riguardo e incidenza sulle Spese

Trasbordi

Facoltà del vettore di variare itinerari e scali

Divieto di cambio di destinazione a BL emessa

Nolo

Ritiro della merce

Divieto di abbandono delle cose caricate

Diritto di interruzione e di pegno sulle cose caricate e facoltà di vendita



POLIZZA DI CARICO MARITTIMA (PC) / BILL OF LADING (BL)

Sbarco della merce

Presenza del ricevitore allo sbarco

Facoltà del vettore di depositare la merce in assenza del ricevitore

Spese di verifica

Reclami, scadenza, termini per le ricerche, prescrizioni

Ricostituzione di colli scondizionati

Carichi alla rinfusa

Indennizzo in caso di danneggiamento o perdita dei colli, limite di responsabilità

Spese occorse per il salvataggio delle merci, pagamento degli oneri a carattere di avaria generale

Avaria generale

Domande di indennità, azione giudiziaria, legge applicabile e foro competente

Richiamo al Codice della Navigazione

Implicita accettazione di patti

Trasporti di animali o merci pericolose

La BL si distingue nelle due seguenti tipologie di fondo

1. BL received for shipment / BL received / BL dock receipt / PC ricevuta per l'imbarco: rilasciata a fronte della sola presa in consegna della merce
2. BL shipped / BL on board / PC per merce a bordo / PC ordinaria: rilasciata solo e soltanto a caricamento avvenuto

BL received for shipment

In realtà non è una BL vera e propria: è il buono d'imbarco che accompagna la merce fino al momento dell'imbarco, e che con la dicitura master's receipt / dichiarazione del comandante o Mate's receipt / dichiarazione del primo ufficiale, al momento dell'imbarco diventa ricevuta di bordo; poi il caricatore (di solito lo spedizioniere) consegnando la ricevuta per imbarco così ottenuta al vettore marittimo (inteso come compagnia di navigazione) ottiene finalmente la BL

Check List della BL received for shipment

Elementi che la BL ricevuto per l'imbarco deve sempre contenere

Nome e domicilio del vettore

Nome e domicilio del caricatore

Luogo di destinazione (se è nominativa anche il nome e domicilio del destinatario)

Natura, qualità e quantità delle cose da trasportare

Stato apparente delle merci e dell'imballaggio

Luogo e data di consegna

Sottoscrizione di chi la rilascia (master o mate)

Clausola ricevuto per l'imbarco

Numero degli originali emessi

BL shipped

Viene rilasciata solo e soltanto a caricamento avvenuto

Check List della BL shipped

Oltre ai già visti elementi contenuti dalla B/L ricevuto per l'imbarco, deve sempre contenere i seguenti

Nome della nave

Numero dell'iscrizione della nave al registro navale

Ufficio di iscrizione della nave al registro navale

Nazionalità della nave

Luogo e data del caricamento

Clausola on board

Porto di caricamento

Tutti i termini e le condizioni del trasporto

Eventuali trasbordi



POLIZZA DI CARICO MARITTIMA (PC) / BILL OF LADING (BL)

La BL è un documento importantissimo, per cui non se ne può rischiare lo smarrimento. Ecco perché viene emessa (sia la BL received che la BL on board) in almeno 2 originali (ma nella pratica spesso 3 e talvolta anche 4 originali, anche se è preferibile non emetterne più dello stretto necessario e tutti rigorosamente numerati), aventi tutti originariamente lo stesso valore, custoditi e spediti in tempi successivi e con modi diversi (per esempio uno con posta ordinaria e l'altro con posta aerea raccomandata o corriere), più altrettante (o più ancora) copie non negoziabili: è ovvio che, pur essendo per prudenza più d'uno gli originali, uno soltanto (ossia il primo che arriva) potrà essere fatto valere presso l'operatore di trasporto quale titolo rappresentativo della merce, legittimante alla consegna della stessa da parte del possessore del titolo, mentre tutti gli altri verranno annullati e assolutamente non divulgati: in pratica il primo decreta l'annullamento automatico di tutti gli altri, che comunque vengono barrati e archiviati

Se il carico si presenta esteriormente in apparenti buone condizioni, allora la BL verrà rilasciata pulita / netta / clean, viceversa in presenza di anomalie sarà "sporcata" dalla riserva elevata e perderà quindi, in proporzione al difetto rilevato, la negoziabilità ai fini del pagamento ma non del ritiro della merce a destino: particolare attenzione va prestata per il caricamento della merce sopra coperta, perché se è vietato dal ricevitore e viene invece fatto e menzionato, di fatto costituisce una riserva

La BL, proprio come un titolo di credito, quanto al trasferimento o alla cessione, può essere: al portatore, all'ordine, nominativa

POLIZZA DI CARICO PER TRASPORTO COMBINATO / COMBINED BILL OF LADING (CBL)

Definizione Fondamentalmente simile alla FIATA FBL, ma a differenza di questa non è emessa da un MTO associato FIATA

DELIVERY ORDER (DO)

Definizione Si utilizza quando avviene il frazionamento del carico di merce, cioè quando la merce acquistata da un compratore viene dallo stesso rivenduta a più successivi compratori: deve essere ritornata la BL originale (che viene così ritirata dalla circolazione) e in suo luogo devono essere emessi tanti DO quanti sono i compratori



LETTERA DI VETTURA MARITTIMA / SEA WAY BILL (SWB)

La LV marittima viene chiamata in vari modi: not negotiable way bill / express bill of lading / sea way bill / lettera di trasporto marittimo / lettera di trasporto di linea / ricevuta della merce e altri ancora

La LV marittima è, in pratica, paragonabile ad un certificato di presa in consegna della merce da parte del vettore marittimo, per cui non è negoziabile, non è trasferibile (se non con autorizzazione scritta e, quindi, non durante il viaggio), né rappresentativa

La sua utilità è data dalla possibilità per il destinatario della merce di ritirare immediatamente la merce stessa non appena arrivata la nave, in quanto la LV marittima viaggia insieme alla merce ed è subito disponibile



LETTERA DI VETTURA MARITTIMA / SEA WAY BILL (SWB)

E' ovvio che la LV marittima presuppone la piena fiducia del mittente nel destinatario della merce, che può ritirarla senza aver dovuto prima pagarla; però anche in un caso diverso, cioè quando il mittente sappia con certezza che il compratore sia anche il destinatario finale della merce (in quanto sa che costui non ha intenzione di rivenderla ad altri), la BL è, di fatto, un po' meno necessaria

La LV marittima è ammessa dalle Regole n° 500 della CCI come documento valido per l'utilizzo di una lettera di credito documentario

La LV marittima trova in ogni caso frequentemente applicazione nei trasferimenti di merci tra filiali di una stessa azienda

Check list della lettera di vettura marittima

Gli elementi che la lettera di vettura marittima deve sempre contenere gli stessi della polizza di carico marittima



LETTERA DI VETTURA AEREA / AIR WAY BILL (AWB)

La air way bill (AWB) / consignment note / lettera di trasporto aereo (LTA) / polizza di carico aerea era in origine emessa solo da alcuni spedizionieri che avevano ottenuto la nomina di agenti IATA. Le compagnie aeree riconoscevano allo spedizioniere un compenso per la compilazione, in quanto ciò le sgravava dal doverlo fare loro stessi

LA AWB, che è un formulario standard approvato dalla IATA, è composta nel modo indicato di seguito

Almeno n. 3 originali

- | | |
|---------------------|--|
| n°1) colore verde | firmato dal mittente, va al vettore |
| n°2) colore rosa | firmato dal vettore e dal mittente, va al destinatario |
| n°3) colore azzurro | firmato dal vettore, va al mittente |



LETTERA DI VETTURA AEREA / AIR WAY BILL (AWB)

Almeno n. 6 copie

n°4) colore giallo	ricevuta di spedizione che firmerà il destinatario
n°5) colore bianco	per la dogana di destinazione
n°6) colore bianco	per il terzo vettore
n°7) colore bianco	per il secondo vettore
n°8) colore bianco	per il primo vettore
n°9) colore bianco	per l'agente emittente la AWB

I vettori hanno inoltre facoltà di aggiungere altre copie (massimo 5, numerate progressivamente dal n. 10 al n. 14) per uso interno

Se la AWB viene emessa dalla Compagnia aerea si chiama **Master AWB (MAWB)**, se invece viene emessa dal consolidatore (che di solito unitizza in container, ottenendo così sconti di norma altrimenti riservati solo a partite maggiori) si chiama **House AWB (HAWB)**

Check list della lettera di vettura aerea

Elementi che la lettera di vettura aerea deve sempre contenere

Mittente

Destinatario

Aeroporto di partenza

Aeroporto di destinazione

Numero del volo

Natura e qualità della merce (se rinfusa o in colli), dell'imballaggio

Marche e numeri

Dimensioni e volume

Nolo: porto franco o porto assegnato

Declared value for carriage / valore dichiarato ai fini del trasporto, per il risarcimento in DSP

Declared value for customs / valore dichiarato per la dogana

Amount of insurance / dichiarazione di valore ai fini assicurativi

Peso lordo

Notify

Firma del mittente

Firma del vettore

Indicazione dell'originale per il mittente

Tutti i termini e le condizioni del trasporto

Premesso che il destinatario ha diritto alla riconsegna esattamente di ciò che è descritto dal mittente nel documento di trasporto, il problema delle riserve per merce o imballaggio non conforme è molto avvertito sia dagli operatori commerciali che dagli operatori di trasporto

Elevare riserva consiste nella segnalazione, a seconda dei casi, sul documento di trasporto (lettera di vettura, polizza di carico, DDT, lettera raccomandata A.R. ecc.) di anomalie riguardanti la merce o l'imballaggio, da parte del vettore al mittente, o da parte del vettore successivo al vettore precedente, o da parte del destinatario al vettore o, se sono più d'uno, all'ultimo dei vettori. L'elevazione della riserva, se controfirmata da colui cui viene elevata, implica l'attribuzione a costui della responsabilità per le anomalie e l'esonero da qualsiasi responsabilità per chi l'ha elevata e ne ha ottenuto la controfirma. Quindi lo scopo delle riserve è facilitare l'individuazione del responsabile delle eventuali anomalie nell'esecuzione del trasporto

Le riserve sono di due tipi

- Per danno visibile esternamente / apparente: deve essere elevata sul documento di trasporto o altro, ma comunque immediatamente al momento del ritiro della merce: in seguito non potrà mai più essere elevata
- Per danno non visibile esternamente / non apparente: deve essere elevata (chiaramente non più sul documento di trasporto) entro un termine diverso a seconda delle varie Convenzioni dei diversi modi di trasporto; se non viene elevata entro questo preciso termine nulla poi potrà più essere eccepito al vettore. Chiaramente questo secondo tipo di riserva, essendo elevabile solo al momento del disimballaggio della merce e quindi a vettore in genere non più presente, non potrà essere controfirmata dal vettore che per successiva accettazione

Come si può facilmente immaginare la tentazione di elevare comunque riserve (da una parte) e di respingerle non controfirmandole (dall'altra parte) è molto forte, per cui spesso è un dato oggettivo che il loro utilizzo non sia ottimale e da qui discendono forti controversie tra i soggetti coinvolti. E' bene ricordare che la riserva non controfirmata per accettazione non è vincolante giuridicamente per chi, appunto, non l'ha controfirmata. Alle volte gli operatori di trasporto più organizzati si dotano di una fotocamera digitale, con cui viene fotografata qualsiasi ipotetica anomalia del carico, poi l'immagine viene immessa nella rete e quindi girata al cliente: il vantaggio è che in questo modo, chiarita l'entità del danno, la merce può proseguire immediatamente senza dover attendere ispezioni o perizie. A dire il vero anche molti mittenti, nel FCL, si comportano allo stesso modo, per dimostrare ai vettori la correttezza del caricamento

Riassumendo, il vettore che noti una qualsiasi difformità tra quanto dichiaratogli dal mittente e quanto preso effettivamente in carico dal mittente (e successivamente il vettore successivo al vettore precedente e, per finire, il destinatario al vettore o all'ultimo dei vettori) ha il diritto di elevare riserva, al fine di attestare il preesistente stato difettoso -o presunto tale- della merce: infatti il rilascio di una ricevuta pulita / netta / clean (cioè senza annotazioni relative allo stato difettoso della merce o del suo imballaggio) presuppone la presa in carico della merce in apparente buono stato

Ciò risulta più difficile con i corrieri, quando non si appone la firma su documento cartaceo ma con la penna elettronica su appositi supporti informatici, che appunto sostituiscono il documento cartaceo

Vi è poi l'uso della lettera di manleva al vettore da parte del caricatore in cambio della non elevazione di riserve sul documento di trasporto: è da osservare che detta lettera di garanzia è una prassi diffusa, ma criticabile: che il documento di trasporto rimanga pulito e per converso il vettore venga tenuto indenne da eventuali richieste di risarcimento di terzi, ha liceità se si tratta di evitare l'apposizione di riserve generiche (p.e. dicesi contenere / said to contain) ma non se si tratta di evitare l'apposizione di riserve specifiche (p.e. sull'idoneità dell'imballaggio). Infatti il documento forzatamente pulito, nel secondo caso, configura una frode del caricatore insieme al vettore ai danni del terzo di buona fede, cioè il destinatario, che ha il diritto di conoscere esattamente le condizioni della merce all'atto del caricamento e dell'esistenza di un eventuale lettera di garanzia che -oltre tutto- esaurisce la sua efficacia tra caricatore e vettore

Le seguenti sono clausole ma non riserve vere e proprie

- Dicesi contenere / said to contain (STC)
- Contenuto sconosciuto / conteny unknown
- Dicesi pesare / said to weight (STW)
- Stivaggio, caricamento e controllo del quantitativo da parte del caricatore / shipper's stow, load and count

In realtà esse sono clausole che assumono rilevanza soprattutto per il trasporto containerizzato, in cui eventuali danni e ammanchi sono riscontrabili solo a destino, e che sono utilizzate dai vettori applicanti il COGSA per esimersi da ogni responsabilità su eventuali mancanze nel carico riscontrate a destino, facendo leva sul concetto che il container non è stato riempito da loro: si evitano -come scritto poco sopra- con lettera di garanzia al vettore

Che cosa accade elevando riserva

- L'operatore di trasporto o il destinatario si tutelano legittimamente per quanto attiene la loro responsabilità
- Ma il documento di trasporto rilasciato, specie quando si tratti di una PC, mancando della dicitura pulito e ponendo più o meno gravi pregiudizi sull'integrità della merce, viene a perdere di valore (in misura conforme alla gravità delle osservazioni inserite) in sede di negoziazione: ma solo ai fini del pagamento (per esempio di una lettera di credito documentario) e non ai fini del ritiro della merce; ecco perché l'esportatore cerca in qualsiasi modo di ottenere il documento pulito anche quando non ne avrebbe diritto

Ovviamente il mittente o il vettore cui sono apposte dal vettore sul documento di trasporto una o più riserve sullo stato della merce o dell'imballaggio, deve essere di ciò tempestivamente informato dal vettore stesso o dal destinatario

A questo punto vediamo due diverse interpretazioni sul valore giuridico della riserva

- Secondo alcuni se la riserva non è controfirmata per accettazione dalla controparte significa che non è accettata e quindi non è impegnativa per la controparte: per cui non ha, di fatto, alcun valore: a rigor di diritto ciò è vero
- Secondo altri è valida -per la parte che la eleva- anche se la controparte non la controfirma per accettazione, in quanto è un diritto sia esprimere la riserva che contestarla: quindi ha un qualche valore giuridico anche se non controfirmata: a rigor di diritto ciò non è vero, però è evidente che la parte che comunque eleva la riserva, ha almeno un elemento, seppur discutibile, su cui far leva

Pertanto, stando alla pratica quotidiana più che alle disquisizioni dotte, si ritiene che sia sempre di gran lunga preferibile discutere e ottenere la controfirma della controparte: in caso contrario le aziende sanno perfettamente quanto sia difficile ottenere un risarcimento, inoltre il contraddittorio che ne consegue ha costi molto elevati ed è di esito assai incerto; però anche se non si riesce ad ottenere la controfirma vale comunque la pena di elevare riserva



RISERVE

Un'ultima considerazione riguarda una prassi diffusissima tra le aziende (destinatari) ma anche tra i vettori (corrieri in particolare), cioè quella di accettare la merce sempre e solo dopo aver apposto sul documento la dicitura: “si accetta con riserva” / “si accetta con riserva di controllo” / “si accetta con riserva generica” o altre ancora dallo stesso significato. E' da tempo fuor di dubbio che queste riserve non hanno alcun riconoscimento giuridico e pertanto rappresentano solo tempo perso, perché la riserva o è per danno apparente e allora deve essere precisata subito, o è per danno non apparente e allora si ha tutto il tempo di elevarla successivamente, ma pur sempre entro i termini previsti dalle singole Convenzioni internazionali di trasporto

In definitiva come ci si dovrebbe comportare se il vettore eleva riserva al momento della presa in consegna della merce e il mittente non è d'accordo e quindi non controfirma? Il vettore ha il diritto di rifiutare il carico e il mittente ha il diritto di non controfirmare la riserva, se non la condivide. E se la riserva la eleva il destinatario al vettore e costui non è d'accordo? Il vettore ha il diritto di non controfirmare la riserva. In teoria è tutto molto semplice e lineare, ma in pratica è ... assai diverso

Nella lettera di credito le riserve elevate dalla banca dell'ordinante (e che bloccano il pagamento) possono essere sciolte dall'ordinante stesso, che sblocca in tal modo il pagamento



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

La lettera di istruzioni allo spedizioniere / lettera di incarico – istruzioni allo spedizioniere (quando contiene anche l'esplicito conferimento del mandato) / borderau, è la formalizzazione di tutte le disposizioni che il mandante impartisce allo spedizioniere, ovviamente dopo averle discusse e concordate con lo spedizioniere stesso, per ottenere da lui uno svolgimento del mandato conforme agli accordi: per il mandante si tratta, in pratica, di mettere per iscritto, firmare e far controfirmare per accettazione allo spedizioniere le stesse cose che sono già state indicate a mezzo telefono, fax oppure e - mail

Anche per la lettera di istruzioni allo spedizioniere (come del resto per il mandato di spedizione e per il contratto di trasporto) la forma scritta non è obbligatoria: la legge prevede infatti che le istruzioni possano anche mancare in tutto o in parte, ma è assolutamente consigliabile predisporla

Infatti nel caso in cui le istruzioni non siano state formalizzate per iscritto, firmate e controfirmate e si verifichi una controversia con lo spedizioniere, non sarà possibile in alcun modo al mandante provare la violazione di qualcosa che giuridicamente “non c'è”



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

Pertanto diciamo che la presenza della lettera di istruzioni fa presupporre l'esistenza di un mandato (che peraltro si presume data la presa in consegna / ritiro della merce), mentre la presenza del mandato non fa presupporre in alcun modo l'esistenza di una lettera di istruzioni

Alcuni esportatori ritengono, ma assolutamente a torto, che la fattura commerciale possa a tutti gli effetti sostituire la lettera di istruzioni: invece ciò che viene indicato solitamente sulla fattura (a volte soltanto sigle o condizioni troppo generiche) non basta a rappresentare un incarico ufficiale

Circa la lettera di istruzioni allo spedizioniere, dobbiamo prendere atto che non tutti gli spedizionieri si comportano allo stesso modo

- Alcuni non la chiedono, cercando addirittura di dissuadere il mandante dallo scriverla
- Altri la esigono e ben specifica nei vari particolari
- Altri ancora addirittura inviano al mandante un modulo prestampato da compilare e che contiene tutte le specificazioni che ritengono necessarie (ma pur sempre più per salvaguardare loro, più che il mandante)



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

A proposito dell'opportunità di cautelarsi con la lettera di istruzioni, le imprese non sono sempre d'accordo, soprattutto quelle che effettuano spedizioni frequenti e magari con spedizionieri diversi. Esse obiettano che non è possibile tenere il passo di ciascuna spedizione, facendola accompagnare dalla relativa lettera di istruzioni, non fosse altro che per la mancanza di tempo: come risolvere il problema?

In realtà si può predisporre una lettera - quadro che contenga quelle istruzioni che l'impresa vuole che siano sempre osservate in tutte le spedizioni, da completare di volta in volta con istruzioni specifiche, relative alla spedizione in oggetto; la lettera sarà redatta su pc, firmata con la firma digitale, inviata con e-mail e reinviata controfirmata digitalmente per accettazione. Tutto ciò quindi richiede solo pochi minuti, senza perdita di tempo prezioso

Meglio di niente è almeno contrattare un anno per l'altro le condizioni con lo spedizioniere di fiducia, o per lo meno quello spedizioniere di cui ci si serve maggiormente nell'arco dell'anno: però se questa prassi è adatta alle spedizioni ripetitive (cioè sempre uguali) in quanto prevedibili, è molto meno adatta a tutte le altre spedizioni, anche se le differenze fra una e l'altra sono poche, perché tali differenze possono dar luogo ad una tale varietà di problemi che non è possibile prevedere e regolamentare tutto se non con una lettera di istruzioni ad hoc



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

La lettera di istruzioni ha anche la caratteristica di rendere nulle tutte le comunicazioni avvenute in precedenza tra mandante e mandatario, per cui deve essere effettivamente completa non potendo rimandare ad altri documenti preesistenti

Elenchiamo ora gli elementi che devono / possono essere sempre riportati nella lettera di istruzioni allo spedizioniere (a seconda del / i modo / i di trasporto coinvolto / i).

1. **Dicitura ben visibile: LETTERA DI ISTRUZIONI**
2. **Coordinate del mandante**
3. **Coordinate del mandatario** (spedizioniere)
4. **Coordinate del destinatario** (se diverso dal mandante: può coincidere o no con il mandante a seconda del termine di resa)
5. **Termine di resa della merce**
6. **Luogo di consegna della merce all'operatore di trasporto** presso il suo centro di raccolta **o del di lui ritiro** (presso i locali del venditore)
7. **Luogo di partenza effettiva** se diverso dal luogo di consegna / di ritiro



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

- 8. Data ultima prevista per la consegna / il ritiro della merce o eventuale data antecedente a partire dalla quale la merce è disponibile per il ritiro presso il mittente**
- 9. Data ultima per la partenza effettiva della merce se diversa dalla data di presa in consegna / ritiro**
- 10. Luogo di riconsegna della merce al destinatario o di disponibilità per il di lui ritiro**
- 11. Data ultima di riconsegna della merce al destinatario, o a partire dalla quale può essere da lui ritirata**
- 12. Indicazione allo spedizioniere che la merce a lui consegnata deve essere semplicemente tenuta a disposizione del destinatario o che, invece, deve essere spedita al destinatario**
- 13. Modalità di trasporto da utilizzare**
- 14. Mezzo / i di trasporto**
- 15. Itinerario della spedizione (importante soprattutto ai fini assicurativi e doganali)**
- 16. Prezzo della spedizione della merce, tempo e modo del pagamento**
- 17. Valore dichiarato ai fini assicurativi del trasporto**
- 18. Valore doganale dichiarato della merce / Declared Value for Customs**



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

19. **Valore doganale dichiarato della merce / Declared Value for Customs**
20. **Natura della merce**
21. **Avvertenze relative alla natura della merce spedita** (fragile, ecc.)
22. **Natura dei colli** (sfusi oppure: pallet, scatole, fusti, sacchi, contenitori
23. IATA, ecc.)
24. **Avvertenze relative alla natura dell'imballaggio** (divieto dell'uso di ganci nel sollevamento, ecc.) e / o **eventuali divieti** (per esempio di trasbordo, di stivaggio sopracoperta, di sovrapposizione, di manovra a spinta, ecc.) e / o **eventuali disposizioni precise e inderogabili riguardo la movimentazione dei colli** (stivaggio, centraggio, fissaggio, fardaggio, ecc.)
25. **Marcatura dei colli / marks** (la sigla identica apposta su tutti i colli che compongono il carico e che lo rendono riconoscibile e inconfondibile agli addetti al trasporto, movimentazione e al compratore).
26. **Numerazione dei colli / numbers** progressiva e totale: p.e. 1/10, 2/10, 3/10 e così via fino a 10/10
27. **Dimensioni, volume, peso** (lordo, netto e talora nettissimo) **di ciascun collo**
28. **Indicazione della unità di misura concordata per il conteggio del nolo**
29. **Indicazione della misura di capacità specifica per i soli carichi liquidi**



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

30. **Prezzo della merce per il compratore, tempo e modalità di pagamento** (se in qualche modo lo spedizioniere ne è coinvolto ed esiste il rischio che qualche comportamento suo o del vettore lo pregiudichi)
31. **Eventuali vincoli alla riconsegna della merce al compratore da parte del vettore** (p.e. COD): è consigliabile prevedere, anche quando non espressamente richiesto dall'operatore, un compenso specifico per tale servizio; è altrettanto consigliabile indicare **il termine ultimo entro cui girare al venditore il prezzo della merce vincolato alla consegna riscosso dall'operatore di trasporto**, magari corroborato da una penale in caso di inosservanza
32. **Notify** (fiduciario, non obbligatorio, designato dal destinatario nel suo Paese, da avvisare tempestivamente e contestualmente al destinatario nell'imminenza dell'arrivo a destinazione della merce)
33. **Voce doganale** della merce (la codifica con cui la merceologia doganale individua quella merce)
34. **Destinazione doganale**
35. **Estremi per l'eventuale rimborso del dazio** (se è previsto, sempre che le spese e la burocrazia non lo rendano sconveniente)
36. **Nome della nave** (meglio se accompagnato dal nome della Compagnia o armatore cui appartiene)



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

37. **Età della nave**
38. **Eventuale presenza di trasbordo / i** (quanti e dove)
39. **Eventuali prescrizioni** relative al / i vettore / i (per esempio servirsi obbligatoriamente di una Compagnia conferenziata)
40. **Eventuali autorizzazioni** (per esempio l'autorizzazione a valersi di personale fuori orario nei porti)
41. **L'incarico conferito allo spedizioniere di provvedere a stipulare la polizza di assicurazione del carico**, indicando i rischi coperti, il valore assicurato, eventuali clausole o scoperti di polizza o franchigie, ecc.
42. **Estremi dell'eventuale polizza di assicurazione** (se la merce è assicurata a cura del mandante) **e il nome del commissario di avaria**
43. **Divieto di riconsegnare il carico a destinazione in presenza di fotocopia della B/L o di fideiussione per mancanza della polizza di carico**
44. **Alcune copie in bianco di carta intestata del mandante** per eventuali dichiarazioni a cura della spedizioniere (personalmente però lo sconsiglio assolutamente)
45. **Elenco dei documenti allegati dal mandante e dei documenti da prodursi da parte dello spedizioniere** (quali documenti, in che numero di copie e di originali, destinati a chi, quali da restituire, ecc.), facendo firmare



LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

per ricevuta una copia di esso a chi li riceve, specificando chiaramente che essi sono conformi nel tipo, quantità e originalità (o meno) alla richiesta da parte dello spedizioniere, della banca o del compratore

- 46. Eventuali istruzioni particolari relative alla compilazione dei documenti richiesti nella lettera di credito documentario**
- 47. Routing order** (fornito in allegato o richiesto)
- 48. Packing list** (fornito in allegato)

Gli imballaggi più comuni sono i seguenti

1. Pallet / paletta / pedana / bancale + plastica termoretraente + reggette
2. Scatola di cartone
3. Sacco (di iuta o plastica)
4. Cassa di legno
5. Gabbia metallica
6. Fusto / bidone (cilindrico), secchiello (svasato), tanica (parallelepipedo), ecc. dei più vari materiali
7. Container

L'imballaggio ha lo scopo di conseguire i seguenti obiettivi

- La trasportabilità della merce, mediante il suo contenimento
- La protezione della merce da urti e manomissioni
- La maneggevolezza della merce ai fini del trasporto di essa
- La normalizzazione o l'unitizzazione della merce, cioè conformare la merce alle dimensioni ottimali dei vani di carico dei mezzi di trasporto o dei contenitori standard (p.e. container)

Pertanto un imballaggio adeguato fa raggiungere i seguenti risultati

- Riduzione dei costi assicurativi (anche notevole)
- Aumento di stretta misura dei costi del trasporto (se leggero e poco ingombrante)
- Possibilità di utilizzare anche quei modi di trasporto più economici (il treno e la nave), ma più critici per la possibilità di danneggiamento della merce (se molto protettivo)
- Assicurabilità anche di quei rischi che altrimenti non lo sarebbero o lo sarebbero a costi proibitivi (se adeguato: p.e. la giacenza della merce)

I principi che governano l'imballaggio delle merci sono i seguenti

L'onere dell'imballaggio standard spetta al venditore, per cui se il compratore chiede un imballaggio particolare che sia più costoso di quello standard, allora deve concorrere alla maggior spesa per la differenza, anche se nel più dei casi il venditore cerca di accondiscendere eventuali esigenze particolari del compratore anche riguardo l'imballaggio. Per cui questa regola alle volte è più teorica che pratica

In definitiva l'imballaggio deve risultare adeguato, cioè deve rispettare i seguenti elementi/parametri.

- La natura della merce (p.e. liquidi)
- Le caratteristiche fisiche della merce (p.e. a temperatura controllata)
- La/le modalità di trasporto utilizzata/e (p.e. marittimo, più critico)
- Le sollecitazioni del trasporto, (p.e. percorsi molto accidentati o forti sbalzi termici)
- La durata del trasporto (p.e. percorsi lunghi e lunghe attese alle frontiere)
- Le manipolazioni / movimentazioni intermedie (p.e. trasbordo su un altro mezzo di trasporto)
- Le eventuali giacenze (p.e. sosta in terminal di raccolta alla partenza e di distribuzione all'arrivo)
- La legge dei Paesi attraversati e di destinazione (p.e. obbligo o divieto di utilizzo di un certo materiale)
- La consuetudine per quel tipo di merce e di trasporto (p.e. determinate misura di capacità o esterne)
- I mezzi a disposizione alla partenza e all'arrivo per effettuare il caricamento / scaricamento
- Le Unità di Carico (UDC / UC) ammesse dal vettore.

Alcune accortezze per migliorare gli imballaggi più comuni

- L'imballaggio di cartone (scatola) può essere notevolmente migliorato nei seguenti modi
- Applicando quattro supporti agli angoli della base (o due se lunghi nel senso delle forche del carrello elevatore) per favorire la movimentazione con transpallet o carrello elevatore
- Fissandolo ad un pallet sottostante
- Inserendo all'interno un'intelaiatura in legno che lo rende più rigido
- Applicando alla estremità degli spigoli (o meglio ancora lungo tutti gli spigoli) protezioni di cartone pressato rigido (a L)

L'imballaggio in legno (cassa) può essere migliorato nei seguenti modi.

- Applicando alla estremità degli spigoli (o meglio ancora lungo tutti gli spigoli) protezioni di lamiera angolari (a L)
- Applicando quattro supporti agli angoli della base (o due se lunghi, nel senso delle forche del carrello elevatore) per favorire la movimentazione con transpallet o carrello elevatore
- Fissandolo ad un pallet sottostante

- Utilizzando chiodi, qualora si desideri soprattutto renderlo di più difficile apertura, oppure viti, qualora si desideri invece renderlo più facilmente apribile-richiudibile
1) in caso di ispezioni, altrimenti deleterie per l'imballaggio e per la merce, 2) per facilitare l'apertura al destinatario, 3) per favorire il destinatario nel riutilizzo dell'imballaggio stesso, problema sentito soprattutto per sostituzione di parti da revisionare con parti revisionate

L'imballaggio costituito da un pallet su cui viene direttamente posta la merce può essere migliorato nei seguenti modi

- Applicando un cappuccio / cuffia di polietilene termoretraente e facendolo passare nell'apposito forno: si fissa perfettamente la merce rendendola inoltre 1) impermeabile, 2) meno condizionabile, 3) rendendo superfluo l'uso di reggette

Il vettore e l'imballaggio

- Se gli viene espressamente richiesto, il vettore deve mettere a disposizione del mittente (che non intenda provvedere autonomamente all'imballo) gli imballaggi più adatti fra cui scegliere il tipo da utilizzare
- Però anche quando il vettore riceve la merce già imballata, deve comunque essere in grado di consigliare il mittente verso la scelta migliore, perché il mittente spesso lo coinvolge, sia pure solo per un parere. E' chiaro che il vettore per correttezza deve avvisare il mittente nel caso l'imballaggio sia inadeguato, affinché il mittente possa provvedere ed evitare così la riserva del vettore stesso

Che cosa accade dell'imballaggio dopo la consegna? Fino a qualche tempo fa il problema non si poneva, perché l'imballaggio era a perdere, ma ora è necessario il recupero ai fini del riciclo o il riutilizzo successivo o lo smaltimento: tutto secondo procedure ben precise

Di quale materiale è realizzato di solito l'imballaggio? In ordine di importanza ricordiamo: legno, cartone, plastica, metallo, werzalit (legno + resine sintetiche: non è soggetto a quarantena), residui di cereali + resine sintetiche, ecc.

NB Esistono software dedicati che progettano l'imballaggio ideale sulla base delle specifiche esigenze dei singoli utilizzatori, inviando poi il relativo ordine d'acquisto al produttore.

L'imballaggio ha anche molteplici funzioni (oltre a quelle finora viste) che vanno oltre le esigenze del trasporto

- Una funzione di marketing e di comunicazione verso il compratore, per indurlo all'acquisto
- Una funzione di sicurezza e comodità del trasporto, successiva all'acquisto
- Una funzione di praticità nell'uso del prodotto da parte del consumatore
- Una funzione di eco - compatibilità e di facile eliminabilità, una volta che il prodotto è esaurito

I costi diretti dell'imballaggio per l'esportatore

- Il materiale per l'imballaggio
- La manodopera per l'imballaggio

I costi indiretti dell'imballaggio per l'esportatore

- Il tipo di imballaggio, che influisce sul costo dell'assicurazione
- I dazi doganali e le tasse di importazione, che sono calcolate anche sul costo dell'imballaggio
- Le spese di manipolazione, che variano sensibilmente in funzione dell'imballaggio
- Il peso o l'ingombro degli imballi, che incide sul costo del trasporto
- L'irregolarità della forma dei colli, che incide sul costo del trasporto per la regola del vuoto per pieno



CARICO COMPLETO, GROUPAGE, PARZIALE

Il carico completo / regime completo / carico totale / Full Container Loaded (FCL), si distingue per le seguenti caratteristiche.

- Un carico costituito da una unica partita di merce, cioè appartenente ad un solo mittente
- Diretto ad un unico destinatario
- Caricato su:
 - un mezzo di trasporto che opera in esclusiva per quel mittente e quel carico
 - oppure su una o più Unità di Carico (UDC) o Unità di Trasporto Intermodale (UTI): per cui la merce viaggia dalla partenza alla destinazione senza rotture di carico.

In pratica nel carico completo emerge quanto segue.

1. Nel completo è il mezzo di trasporto che si adegua sin dall'inizio e fin dove è possibile alle esigenze imposte dalla merce
2. Il completo è tipico delle grandi quantità di merce
3. Il completo è un servizio espresso



CARICO COMPLETO, GROUPAGE, PARZIALE

Il carico groupage / regime groupage / trasporto groupage (per le relazioni continentali europee), **collettame** (per le relazioni nazionali), **consolidate** (per le relazioni intercontinentali) **raggruppamento / Less Container Loaded (LCL)** si distingue per le seguenti caratteristiche.

1. Un carico formato dall'operatore di trasporto
2. Presso il suo terminal di raccolta merci
3. Su di un suo mezzo di trasporto
4. Unendo varie partite di merce
5. Appartenenti a mittenti diversi
6. Dirette a destinatari diversi
7. Merci che però hanno in comune il luogo di partenza (il centro di raccolta) e il luogo di arrivo (il centro di smistamento), da dove dovranno essere prelevate a cura di un altro operatore di trasporto per raggiungere il destinatario.

Del groupage esiste una bellissima definizione (di origine svizzera) che lo identifica così: si ha groupage quando la merce appartiene ad almeno tre mittenti diversi e nessuna delle tre partite supera il 50% dello spazio disponibile.

NB Negli ultimissimi tempi il rapporto peso / volume medio delle spedizioni groupage è di 1 mc = 250 Kg.



CARICO COMPLETO, GROUPAGE, PARZIALE

Esiste poi una terza ed ultima possibilità intermedia tra completo e groupage, che è il **carico parziale / part load**), che si differenzia dal groupage perché vi è anche almeno una partita di merce che supera il 50% dello spazio disponibile.

In pratica nel groupage emerge quanto segue.

- Nel groupage è la merce che deve adattarsi al mezzo di trasporto sin dall'inizio
- Il groupage è tipico delle piccole quantità di merce
- Il groupage è un servizio di linea

Pertanto si dice che il groupagista presso il suo centro di raccolta provvede al consolidamento del carico, mentre presso il suo centro di smistamento provvede al deconsolidamento dello stesso.

NB L'utilizzo del container non significa che si tratti sempre e comunque di trasporto completo: il container può prestarsi sia al completo che al groupage.

Il denominatore comune delle spedizioni groupage è dato dalla compatibilità di tutte le partite di merce nei seguenti termini.

- Zona di origine e di destinazione
- Periodo di effettuazione del trasporto
- Natura delle merci, imballaggi, pesi, ingombri



CARICO COMPLETO, GROUPAGE, PARZIALE

In definitiva il completo e il groupage si pongono su piani assai diversi per quanto riguarda i seguenti aspetti.

- L'iter del trasporto, la sua dinamica e la movimentazione della merce
- I tempi di esecuzione
- I tipi di imballaggio necessari
- I rischi
- Il criterio di tassazione ed i costi effettivi
- La responsabilità del caricamento (nel completo del mittente, nel groupage del vettore) *

* Ciò si traduce in questo: nel groupage, essendo il caricamento effettuato dal vettore, questi risponde del furto constatato a destino, mentre nel completo, essendo il caricamento effettuato dal mittente, il vettore non risponde del furto, in quanto egli sosterrà che la merce manca perché non caricata e ciò avrà ben evidenziato con le cosiddette riserve generiche (per esempio Said to Contain e simili). **Pertanto se si utilizza l'Incoterms FCA, il caricamento è bene che risulti comunque effettuato dal vettore presso i suoi locali, così dovrà risponderne; in altri termini nel groupage è preferibile che il ritiro della merce sia effettuato dal vettore e che, ovviamente, questi non apponga espressioni generiche sulla merce caricata.**



CARICO COMPLETO, GROUPAGE, PARZIALE

In definitiva la combinazione dei due regimi può dar luogo alle seguenti combinazioni.

FCL/FCL

1. una o più partite di merce
2. in un unico container
3. per un unico destinatario
4. riempito/caricato e sigillato presso lo stabilimento del mittente (a sua cura e rischio)
5. trasportato dal vettore direttamente dallo stabilimento del mittente allo stabilimento del destinatario
6. svuotato/scaricato dal destinatario presso il suo stabilimento

2) LCL/LCL

1. Più partite di merce
2. di più mittenti
3. per più destinatari
4. in un unico container



CARICO COMPLETO, GROUPAGE, PARZIALE

5. riempito/caricato e sigillato dal vettore presso il suo terminal di partenza/raccolta merci (a sua cura e rischio)
6. trasportato dal vettore dal suo terminal di partenza/raccolta merci al suo terminal di arrivo/distribuzione merci
7. svuotato/scaricato dal vettore presso il suo terminal di arrivo/distribuzione merci

3) LCL/FCL

1. più partite di merce
2. di più mittenti
3. per un unico destinatario
4. in un unico container
5. riempito/caricato e sigillato presso il terminal di partenza/raccolta merci del vettore (a sua cura e rischio)
6. trasportato dal vettore dal suo terminal di partenza/raccolta merci allo stabilimento del destinatario
7. svuotato/scaricato presso lo stabilimento del destinatario

4) FCL/LCL

1. Più partite di merce
2. di un unico mittente
3. per più destinatari
4. in un unico container
5. riempito/caricato e sigillato presso lo stabilimento del mittente (a sua cura e rischio)
6. trasportato dal vettore dallo stabilimento del mittente al suo terminal di arrivo/distribuzione merci
7. svuotato/scaricato dal vettore presso il suo terminal di arrivo/distribuzione merci



UNITIZZAZIONE DEL CARICO

Uno degli aspetti più sentiti dall'operatore di trasporto e, conseguentemente, uno degli obiettivi che più deve perseguire l'esportatore al fine di ridurre i costi del trasporto, è la cosiddetta unitizzazione del carico

Si tratta, molto semplicemente, di utilizzare come imballaggio il container, la cassa mobile o il pallet, che hanno il pregio di essere standardizzati e pertanto trasbordabili facilmente

Ciò facilita non poco il compito dell'operatore di trasporto, tanto che alcuni operatori (soprattutto quelli logistici, ma non solo) pretendono che si utilizzino solo predeterminate unità di carico (UDC), evidentemente e perfettamente compatibili con le dimensioni e le portate dei mezzi di trasporto da loro utilizzati

Chiaramente vi sono merci che, per la loro natura, si prestano molto alla unitizzazione ed altre che, invece, si prestano meno: però è sempre vero che agendo sul frazionamento / scomposizione delle merci (a meno che non si tratti di merci monopezzo, per esempio) ci si può in qualche modo avvicinare alle esigenze dell'operatore di trasporto



UNITIZZAZIONE DEL CARICO

In pratica, l'azienda che si preoccupa di poter al momento della spedizione unitizzare i carichi destinati all'export si gioverà dei seguenti vantaggi.

1. Aver compattato la merce e, pertanto, aver ridotto al massimo il volume della spedizione
2. Aver reso la merce sicuramente compatibile con le esigenze dei vari operatori di trasporto
3. Aver diminuito drasticamente i rischi di manipolazioni errate e, quindi, di danni alla merce



CONTAINER

I container sono parallelepipedi metallici studiati e strutturati per contenere, proteggere e trasportare merce di ogni genere

Si tratta di strutture molto leggere, molto resistenti e con una capienza interna molto vicina all'ingombro esterno: il 20' porta ca 30 mc x 18 t, mentre il 40' porta ca 60 mc x 26 t.

Abbreviazioni: CT/CTN

In generale il container deve il suo sviluppo ad alcune elementari ma importanti prerogative

- La protezione del carico e quindi l'eliminazione o riduzione dell'imballaggio
- La standardizzazione del trasporto secondo le norme ISO che risulta perciò anche più semplice, rapido ed economico

CONTAINER

In particolare i vantaggi del container sono i seguenti

- Riduzione dei danni dovuti ad una minore manipolazione delle merci
- Riduzione dei costi di imballaggio - confezionamento della merce (il CT è di per sé un imballaggio)
- Riduzione dei premi assicurativi, conseguente alla minore probabilità di avari
- Riduzione dei tempi di sosta, in conseguenza della celerità delle operazioni di carico / scarico
- Riduzione dei costi di magazzinaggio (il container è un vero e proprio deposito mobile)
- Riduzione dei costi di imbarco e sbarco per la maggior velocità delle operazioni

Inoltre il container ha contribuito a ridurre, se non ad eliminare, la congestione dei porti, soprattutto perchè la capacità oraria di imbarco/sbarco è di gran lunga maggiore che con i sistemi precedentemente in uso

Lunghezza esterna Come misure, oggi i container più in uso misurano di lunghezza 20' ISO (20' x 8' x 8', m. 6,058 x m. 2,438 x m. 2,438) o 40' ISO (40' x 8' x 8', m. 12,192 x m. 2,438 x m. 2,438) ma c'è anche il 5', il 6'6", il 10' ISO, il 24', il 30' ISO, il 45', 48', forse presto il 49' e il 53'

Altezza esterna E' di solito standard (come la larghezza) per tutte le lunghezze, però mentre la larghezza è rimasta assolutamente invariata, in altezza si è cresciuti

CONTAINER

giungendo dapprima a 8',6'' poi a 9' e poi ancora oltre

- **Larghezza esterna** Come detto subito sopra, è rimasta invariata a 8'
- **Misure interne del 20'**: lunghezza mm. 5.867 larghezza mm. 2.299 altezza mm. 2.197
- **Misure interne del 40'**: lunghezza mm. 11.998 larghezza mm. 2,299 altezza mm. 2.197
- **Portata max / carico pagante del 20'**: 180 q.li
- **Portata max / carico pagante del 40'**: 260 q.li
- **Peso lordo max del 20'**: 203,20 q.li
- **Peso lordo max del 40'**: 308,40 q.li
- **Tara del 20'**: 23,20 q.li
- **Tara del 40'**: 48,40 q.li
- **Volume disponibile interno del 20'**: mc. 29,633
- **Volume disponibile interno del 40'**: mc. 60,600
- **Volume interno del 40'**: mc. 60,600
- **Volume interno dell'accoppiata da 20'**: 59,266
- **Peso max / carico pagante del 40'**: q.li 260
- **Peso max /carico pagante dell'accoppiata da 20'**: q.li 360



CONTAINER

Pertanto per un carico pesante meglio due 20', mentre per un carico voluminoso meglio un 40'

Infine è da considerare che le misure interne ufficiali sono di fatto "ridotte" dall'imballaggio, dagli arrotondamenti e, se del caso, dalla regola del vuoto per pieno

Da ciò deriva la misura di capacità di una nave, che è espressa in Twenty Empty Units / Twenty Equivalent Units (TEU): 1.200 TEU significa che può caricare 1.200 pezzi da 20' o 600 da 40': oggi le navi porta container sono sempre più grandi, e sono arrivate ad una capacità pari a 8.000 TEU e più

Il trasporto su container si dice containerizzato / unitizzato (cioè con riduzione del carico in unità standard)

Di container, quanto a struttura e carrozzeria, ne esistono moltissimi tipi, in funzione del modo di trasporto di utilizzo prevalente o specifico e della merce da trasportare. Ne citiamo solo alcuni

- Air
- Normal Box (NB) container Ct con una porta di fondo apribile



CONTAINER

- Tank / Liquido ISO Unit Ct cisternato per liquidi o gas
- Flat / Piattaforma Ct a piattaforma, cioè solo la base: no stacking
- Bulk / Merci varie sfuse
- Side Door / Open Side (SD) Ct con pareti laterali apribili
- Slide Door Side (SDS) Ct con pareti laterali scorrevoli
- Open Top (OT) Ct con tetto apribile telonato
- Flat Rack (FR) Ct a gondola, tetto apribile, pareti laterali e di fondo amovibili
- Full Tilt (FT) Ct con porte di fondo apribili, pareti laterali amovibili
- Half Height (HH) ½ ct per merci pesanti ma basse (max 4',3" o 5',8", perché due 4',3" in stacking devono equivalere ad un 8',6" mentre un 5',8" è 2/3 di un 8',6" e tre 5',8" equivalgono a due 8',6")
- Live-Stock Ct per animali vivi
- Dry cargo and standard High Cube (HC) Ct per rinfuse secche, caricamento a pressione, scaricamento per caduta dal fondo apribile in parte o a pressione
- Ventilated Ct ventilato e impermeabile
- Insulated Cargo Ct isotermico
- Refrigerated Cargo / Reefer Ct frigorifero
- Hoppe Tainer Ct a tramoggia



CONTAINER

- Container a culla / gondola Ct con piattaforma e pareti di fondo amovibili, senza pareti laterali
- Frame container / Ct a telaio Ct caricabile dall'alto
- Car-carrier Ct per trasporto autovetture

Esistono inoltre anche container ancora più speciali, per esempio quelli galleggianti oppure quelli dotati di speciali dispositivi per il passaggio da un mezzo di trasporto ad un altro

I container sono divisi in sei (6) classi: A B C D E F, a seconda di peso e dimensioni

Il container è impilabile / sovrapponibile / stacking: fino a otto livelli

Se il caricamento è completo, chi lo carica deve ispezionare il container stesso prima dell'operazione di caricamento, perché dopo non sarà possibile reclamare (p.e. per bagnamento o trasudamento), mentre se il caricamento è groupage, dato che il caricamento viene effettuato dall'operatore di trasporto, allora sarà possibile reclamare anche in seguito per bagnamento o trasudamento

Criteria di scelta del tipo / misura del container

- Luogo di destinazione finale
- Natura della merce da trasportare
- Dimensioni e volume dei colli o della merce sfusa
- Variazioni termiche
- Tassi di umidità
- Necessità o eventualità di dover caricare sopra coperta
- Attrezzature di sollevamento, movimentazione e magazzinaggio del porto di destinazione (e dei porti intermedi se necessitano trasbordi, soste o giacenze)



LA CASSA MOBILE

Il container, pensato a partire dalla metà degli anni '50 per le navi, è strutturato per resistere alle pesanti sollecitazioni del trasporto via mare, per cui poco si addice al trasporto stradale e soprattutto ferroviario, che richiedono invece contenitori più leggeri, appunto perché non è necessario né comunque possibile sovrapporre i container stessi

Per questo sono state studiate le casse mobili / swap body, di dimensioni analoghe a quelle già viste dei rimorchi o semirimorchi che però, a differenza del container, non prevedono piloni angolari, né tetto in acciaio, né nervature di irrobustimento e nemmeno materiali pesanti; sono adatte alla movimentazione verticale, in alcune versioni sono depositabili e anche sovrapponibili (sia pure con certi limiti), possono presentare diverse carrozzerie, più o meno come il container

Per effetto di questa differenza progettuale, le casse mobili hanno una tara di molto inferiore al container

Pur tuttavia il container si è tranquillamente imposto anche nel trasporto stradale e ferroviario, essendo il più universale dei contenitori e, soprattutto, anche sovrapponibile sia pieno che vuoto, sia prima, sia durante che dopo il trasporto



LA CASSA MOBILE

Dati tecnici

Lunghezza esterna:	da m. 7,150 a m. 13,700
Lunghezza interna:	m. 13,600 per le casse mobili di m. 13,700
Altezza:	compatibile con l'altezza massima fissata dal codice della Strada e dal gabarit ferroviario
Peso a pieno carico:	da 16 t a 34 t
Europallet caricabili:	17 file



IL PALLET

Il pallet / paletta / pedana / bancale più diffuso è una piattaforma, generalmente ancora in legno, sulla quale vengono impilati i colli di merce: la sua utilità sta nell'agevolare e standardizzare le operazioni di carico, scarico, magazzinaggio

Per maggior garanzia dell'utilizzatore, secondo la più recente consuetudine dei principali fabbricanti, se il pallet è nuovo è contraddistinto dalle graffette con l'incisione del marchio del produttore, mentre se è riparato (e pertanto meno costoso), è contraddistinto dai chiodi sostituiti e recanti sulla testa l'incisione del marchio del produttore/riparatore

In realtà dobbiamo ricordare che oggi si tende a chiamare pallet sia il solo pallet vero e proprio che il pallet vero e proprio una volta caricata la merce



CREDITO DOCUMENTARIO

Il credito documentario è una forma di pagamento assai diffusa nel commercio internazionale

Il credito documentario trova la sua regolamentazione nelle Norme e Usi Uniformi Relativi ai Crediti Documentari (NUU 500) della Camera di Commercio Internazionale di Parigi (CCI)

Il credito documentario è così congegnato: una banca (emittente) si impegna, per conto e su istruzioni dell'importatore – acquirente (ordinante), emesso a favore dell'esportatore – venditore (beneficiario). Per effetto di tale impegno detta banca assume l'obbligo di effettuare una certa prestazione (il pagamento a vista, o differito, o l'accettazione, o la negoziazione) a fronte della presentazione di una serie di documenti entro una data fissata e ai termini e condizioni previste dal credito

Il credito documentario può essere revocabile o irrevocabile (dal punto di vista della banca emittente), confermato o non confermato (dal punto di vista della banca avisante)

Gli elementi che devono essere contenuti nell'apertura di un credito documentario sono i seguenti

- La natura (se revocabile o no)
- L'importo
- La piazza e la data di scadenza
- Il modo di regolamento del credito (se a vista o differito)
- I documenti da produrre / ritirare
- La quantità e la qualità delle merci
- Il luogo di spedizione e di destinazione delle merci
- Il / i mezzo / i di trasporto da utilizzare
- L'eventuale frazionamento delle merci: se ammesso o vietato
- Il / i trasbordo/i: se ammesso / i o vietato / i
- Se il credito è avvisato o se inoltre è confermato
- Eventuali e ulteriori istruzioni



CREDITO DOCUMENTARIO

In realtà dall'aprile 2002 le NUU 500 vanno integrate con le NUU – E (Electronic, Uniform Customs and Practices) relative alla presentazione elettronica dei documenti alla banca di utilizzo del credito: tale possibilità di presentazione ha il duplice scopo di ridurre i tempi e anche la probabilità di errori di forma. E' comunque una facoltà e non un obbligo, per cui i documenti possono ancora essere presentati sia in forma cartacea che mista.



BIBLIOGRAFIA

Marco Zucchini: TRASPORTI INTERNAZIONALI, Ed. Il Sole 24 Ore, 1988

Maurizio Favaro: I TRASPORTI INTERNAZIONALI, Ed. IPSOA, III ed. 2005

Maurizio Favaro: GESTIRE I RISCHI NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI, Ed. Il Sole 24 Ore, II Ed. 2002

Giovanna Bongiovanni: GUIDA ALL'EXPORT, Ed. Centro Estero CCIAA Lombarda, 2002

Giovanna Bongiovanni: ENCICLOPEDIA EXPORT & TRANSPORT, Ed. Trasporti Editrice, X Ed. 2005